

①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Gebrauchsmuster**
⑩ **DE 296 07 956 U 1**

⑤1 Int. Cl.⁶:
B 60 R 9/06
B 60 R 9/045
B 60 R 5/04

| | | |
|----|-----------------------------------|--------------|
| ⑪ | Aktenzeichen: | 296 07 956.1 |
| ②2 | Anmeldetag: | 2. 5. 96 |
| ④7 | Eintragungstag: | 25. 7. 96 |
| ④3 | Bekanntmachung im Patentblatt: | 5. 9. 96 |

③0 Innere Priorität: ③2 ③3 ③1
24.02.96 DE 296032972

⑦3 Inhaber:
Funkmietwagen Hatcher GmbH, 26122 Oldenburg,
DE

⑦4 Vertreter:
Lauerwald, J., Dipl.-Phys., Pat.-Anw., 26127
Oldenburg

⑤4 Gepäckträger für ein Kraftfahrzeug mit einem Kofferraum, vorzugsweise für ein Personenkraftfahrzeug

DE 296 07 956 U 1

DE 296 07 956 U 1

02.05.98

13238/mj/gr

Gebrauchsmusteranmeldung

Funkmietwagen Hatscher GmbH, Bahnhofstraße 12, 26122 Oldenburg

Gepäckträger für ein Kraftfahrzeug mit einem Kofferraum,
vorzugsweise für ein Personenkraftfahrzeug

Die Erfindung betrifft einen Gepäckträger für ein Kraftfahrzeug mit einem Kofferraum, vorzugsweise für ein Personenkraftfahrzeug.

Es sind Gepäckträger bekannt, die im Bereich des Kraftfahrzeughecks mit dem Kraftfahrzeug verbunden werden. Sie werden beispielsweise auf eine Hängerzugkupplung aufgesetzt und an einer Kofferraumklappe bzw. an einer Heckscheibe des Kraftfahrzeuges abgestützt. Diese Gepäckträger sind vor ihrer Ingebrauchnahme von außen auf das Kraftfahrzeug aufzusetzen und mit dem Kraftfahrzeug zu verbinden. Gepäckträger dieser Art können in der Gebrauchslage nachteilig den Zugang zu einem heckseitigen Kofferraum des Fahrzeuges erschweren. Auf nachteilige Weise vergrößert zudem ein mit dem Kraftfahrzeugheck verbundener Gepäckträger auch im nichtbeladenen Zustand den Luftwiderstand des Kraftfahrzeuges, was zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch führen kann.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Gepäckträger der eingangs genannten Gattung aufzuzeigen, der die Nachteile der bekannten Gepäckträger nicht aufweist.

Diese Aufgabe ist erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß der

02.05.98

Gepäckträger ein Gepäckaufnahmeelement umfaßt, das aus einer Nichtgebrauchsposition in dem Kofferraum des Kraftfahrzeuges in eine über die Heckseite nach außen vorstehende Gebrauchslage überführbar ist.

Das vorgesehene Gepäckaufnahmeelement ist nicht von außen auf das Kraftfahrzeug aufzusetzen, sondern kann vorteilhaft auf einfache Weise aus dem Kofferraum des Kraftfahrzeuges in die äußere Gebrauchslage überführt werden. Wenn der erfindungsgemäße Gepäckträger nicht benötigt wird, wird das Gepäckaufnahmeelement wieder in die Nichtgebrauchsposition im Kofferraum überführt. In dieser Position ist das Gepäckaufnahmeelement raumsparend platzierbar, so daß der Kofferraum weiterhin genutzt werden kann. Der erfindungsgemäße Gepäckträger wird vorteilhaft mit dem Kraftfahrzeug ständig mitgeführt und kann bei Bedarf schnell und einfach installiert werden, was insbesondere für gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge, wie z.B. Taxen, vorteilhaft ist. Bei Nichtgebrauch wird durch die Überführung des Gepäckaufnahmeelementes in den Kofferraum ein durch einen erhöhten Luftwiderstand des Kraftfahrzeuges bedingter, erhöhter Kraftstoffverbrauch vermieden.

Eine erste Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß das Gepäckaufnahmeelement im Bereich des Kofferraums um eine horizontale, quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Achse schwenkbar anlenkbar ist. Das Schwenken ist eine einfache Möglichkeit, das Gepäckaufnahmeelement von der Nichtgebrauchsposition in die Gebrauchslage zu überführen. Das Gepäckaufnahmeelement muß dabei weder angehoben noch aus

verschiedenen Teilen zusammengesetzt werden. Die Anlenkung im Bereich des Kofferraums, zum Beispiel an einer heckseitigen Wand des Kofferraums, ermöglicht dabei eine Überführung auf kurzem Weg über die Heckseite des Kofferraums. Die Anlenkung kann beispielsweise über ein Gelenk oder mehrere Gelenke erfolgen, die an der heckseitigen Wand des Kofferraums befestigt sind. Durch das Schwenken um eine quer zur Kraftfahrzeugachse ausgerichtete horizontale Achse steht das Gepäckaufnahmeelement in seiner Gebrauchsposition wie gewünscht längs zur Kraftfahrzeugachse über die Heckseite des Kofferraums vor, so daß sich die Breite des Kraftfahrzeuges nicht ändert. Die vorgeschriebene Maximalbreite des Kraftfahrzeuges wird nicht überschritten.

Eine andere Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß der Gepäckträger in wenigstens zwei Bereiche durch wenigstens eine horizontale, quer zur Kraftfahrzeugachse verlaufende Achse gelenkig unterteilt ist. Ein Bereich ist dabei das Gepäckaufnahmeelement. Durch die gelenkige Teilung ist der Gepäckträger faltbar ausgebildet. Das erleichtert seine Handhabung bei der Überführung des Gepäckaufnahmeelementes in die Gebrauchsposition.

Eine besondere konstruktive Ausbildung des erfindungsgemäßen Gepäckträgers ist dadurch gekennzeichnet, daß ein Bereich ein Schwenkelement ist, das an einer kofferraumbodennahen Schwenkachse angelenkt ist und in Gebrauchsposition die Höhe der heckseitigen Wand des Kofferraums bis zu einer Ladekante überbrückt. Durch ein Falten des derart ausgebildeten

Gepäckträgers erfolgt ein Schwenken des Schwenkelementes bezüglich des Kofferraums. Durch die gelenkige Unterteilung des Gepäckträgers ist zugleich ein Schwenken des Gepäckaufnahmeelementes bezüglich des Schwenkelementes ermöglicht. Durch die Überbrückung der Höhe der heckseitigen Wand durch das Schwenkelement kann das Gepäckaufnahmeelement dabei insgesamt auf Höhe der Ladekante des Kofferraums angeordnet werden. Nach einer Weiterbildung der Erfindung ist das Gepäckaufnahmeelement auf die Ladekante auflegbar, wodurch vorteilhaft eine Abstützung des Gepäckaufnahmeelementes erfolgt. Diese Abstützung entlastet die Anlenkung des Schwenkelementes im Bereich des Kofferraums.

Eine alternative Weiterbildung des erfindungsgemäßen Gepäckträgers sieht vor, daß das Gepäckaufnahmeelement an im Kofferraum befestigbaren Schwingen derart angelenkt ist, daß es von einer kofferraumbodennahen Position in eine höhergelegene Position aufwärtsschwenkbar ist.

Durch ein Hochschwenken mittels einer Schwingenanlenkung kann beispielsweise das Gepäckaufnahmeelement auf Höhe der Ladekante eines Kofferraumes gebracht werden und in dieser Position beispielsweise dadurch stabilisiert werden, daß die Schwingen um einen Winkel geschwenkt werden, der größer ist als 90° , bis sie über die Lotrechte hinaus verschwenkt beispielsweise an einer Kante abgestützt sind. Die Gewichtskraft des Gepäckaufnahmeelementes selbst und einer eventuell darauf angeordneten Last wirkt in lotrechter Richtung, und zwar in einem solchen Winkel zu den Schwingen, daß diese sogar noch stärker an die Anschlagkante angedrückt werden, ein selbsttätiges Zurückschwenken des Gepäck-

02.05.98

- 5 -

aufnahmeelementes in die niedrigere Position also nicht zu erwarten ist.

Eine nächste Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß das Gepäckaufnahmeelement als ausziehbarer Ausschub eines Grundelementes ausgebildet ist. Dies bedeutet, daß das Gepäckaufnahmeelement in der hochgeschwenkten Position über die Ladekante eines Kofferraumes aus dem Auto herausgezogen werden kann, bis es so weit übersteht, daß es außerhalb des Kofferraumes eine entsprechende Last bzw. ein entsprechendes Gepäck aufnehmen und halten kann. Dabei könnte das Grundelement bzw. das ausgezogene Gepäckaufnahmeelement auf der Ladekante aufliegen bzw. abgestützt werden.

Diese Ausführungsform wäre beispielsweise auch dann geeignet, wenn bei einem Auto praktisch keine Ladekante vorhanden ist, sondern das Auto eine Heckklappe aufweist und der Kofferraumboden praktisch ohne Kante auswärts verläuft. In einem solchen Falle könnte das Gepäckaufnahmeelement beispielsweise nur ausziehbar sein, ohne daß es einer Schwingenausführung zur Überwindung einer Höhendifferenz bedürfen würde. Andererseits könnten gegebenenfalls vorhandene Schwingen so kurz bemessen sein, daß immerhin das Gepäckaufnahmeelement aus einer versenkten Stellung, z.B. in einer Reserveradmulde, hochgeschwenkt werden könnte auf Bodenniveau des Kofferraumes.

Das Grundelement könnte im wesentlichen aus Führungsschienen bestehen, es könnte aber auch beispielsweise plattenförmig mit entsprechenden Randschienen ausgebildet sein.

Nach einer nächsten Weiterbildung der Erfindung ist vorgese-

298079 55

hen, daß das Gepäckaufnahmeelement in der Nichtgebrauchsposition unmittelbar oberhalb des Kofferraumbodens vorzugsweise flach platzierbar ist. Durch diese Platzierbarkeit des Gepäckaufnahmeelementes beansprucht das Gepäckaufnahmeelement in der Nichtgebrauchsposition besonders wenig Raum. Bei einer flachen Platzierbarkeit wird lediglich die Tiefe des Kofferraums etwas verringert.

Die Abmessungen des Gepäckträgers sind an die Größe des Kofferraums angepaßt. Durch diese Größenverhältnisse sind die Bereiche des Gepäckträgers in der Nichtgebrauchsposition des Gepäckaufnahmeelementes problemlos im Kofferraum anordbar. Das Gepäckaufnahmeelement und das Schwenkelement sind dabei vorzugsweise in einer Ebene anordbar.

An dem Gepäckaufnahmeelement ist vorzugsweise ein Fixiermittel für eine Kofferraumklappe angeordnet. Größere Gepäckstücke können beim Transport teilweise in den Kofferraum des Kraftfahrzeuges vorstehen, so daß die Kofferraumklappe nicht mehr mittels des Kofferraumschlusses schließbar ist. Das Kofferraumschloß kann auch durch das Gepäckaufnahmeelement verdeckt sein. Um ein freies Verschwenken der Kofferraumklappe zu verhindern, wird sie mit dem vorgesehenen Fixiermittel in Verbindung gebracht. Das Fixiermittel der Kofferraumklappe kann beispielsweise ein an dem Gepäckaufnahmeelement vorzugsweise schwenkbar angelenkter Haken sein. Durch die schwenkbare Anlenkung ist der Haken nur bei Bedarf in eine Position überführbar, in der er mit der Kofferraumklappe verbunden wird.

Das Gepäckaufnahmeelement kann als rahmenförmiger Träger

02.05.95

- 7 -

ausgebildet sein. Eine Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß das Gepäckaufnahmeelement eine Platte ist. Mit einer Platte sind auch kleinere Gepäckstücke transportierbar, beispielsweise bei gefülltem Kofferraum. Die Platte ist etwa waagrecht auf der Ladekante des Kofferraums aufliegend über die Heckseite des Kofferraums vorstehend anordbar. Der Kofferraum des Kraftfahrzeuges ist weiterhin zugänglich und nutzbar. Der Platte sind Riemen oder dergleichen Befestigungsmittel zum Verzurren der aufgeladenen Gepäckstücke zugeordnet.

Der Gepäckträger ist vorzugsweise insgesamt plattenförmig ausgebildet. Dadurch beansprucht er nur einen geringen Raum im Kofferraum. Der Gepäckträger kann direkt auf dem Boden des Kofferraums aufliegen und dabei vorteilhaft unterhalb einer Abdeckung des Kofferraumbodens angeordnet sein. Durch die Anordnung des plattenförmigen Gepäckträgers unterhalb der Kofferraumboden-Abdeckung verändern sich prinzipiell die räumlichen Verhältnisse und die Benutzbarkeit des Kofferraums nach der Überführung des Gepäckaufnahmeelementes in seine Nichtgebrauchsposition nicht.

Zur weiteren Ausbildung der Erfindung ist schließlich vorgesehen, daß der Gepäckträger weitgehend aus Aluminium gefertigt ist. Aluminium ist ein relativ leichtes Material, das zudem eine hohe Festigkeit gegen mechanische Belastungen und somit gegen Gewichtskräfte der Gepäckstücke aufweist. Es können auch schwere Gepäckstücke mit dem erfindungsgemäßen Gepäckträger transportiert werden, ohne daß bereits dieser das Leergewicht des Kraftfahrzeuges erheblich erhöht.

298079 55

02.05.98

- 8 -

Ausführungsbeispiele der Erfindung, aus denen sich weitere erfinderische Merkmale ergeben, sind in der Zeichnung dargestellt. Es zeigen:

Fig. 1 eine Teilseitenansicht eines Personenkraftfahrzeuges mit einem Gepäckträger, der ein in einer Nichtgebrauchsposition angeordnetes Gepäckaufnahmeelement umfaßt,

Fig. 2 eine Teilseitenansicht des Personenkraftfahrzeuges, mit dem in eine Gebrauchsposition überführten Gepäckaufnahmeelement des Gepäckträgers,

Fig. 3 ein zweites Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Gepäckträgers in der Draufsicht,

Fig. 4 den Gepäckträger gemäß Fig. 3 in ausgezogener Stellung und

Fig. 5 den Gepäckträger gemäß Fig. 3 und 4 in einer schematischen Seitenansicht.

Von dem Personenkraftfahrzeug 1 in Fig. 1 ist nur der heckseitige Bereich dargestellt. Das Personenkraftfahrzeug 1 ist als Stufenhecklimousine ausgebildet, es weist einen Kofferraum 2 mit einer heckseitigen Wand 3 auf. Der heckseitige Kotflügel ist von dem Kraftfahrzeug 1 entfernt. Die heckseitige Wand 3 des

298079 55

Kofferraums 2 weist am oberen Ende eine Kante auf, die eine Ladekante 4 des Kofferraums 2 ausbildet. Ein Boden 9 des Kofferraums 2 wird zum Teil durch ein im unteren Bereich des Kofferraums 2 befindliches Reserverad 10 ausgebildet.

Der im Kofferraum 2 angeordnete Gepäckträger umfaßt zwei Bereiche, das Gepäkaufnahmeelement 5 und ein Schwenkelement 6. Der Gepäckträger ist in diese Bereiche durch eine horizontale, quer zur Kraftfahrzeugachse verlaufende Achse 12 gelenkig unterteilt.

Das Schwenkelement 6 ist mit einem plattenförmigen Befestigungsmittel 7 verbunden. Das Befestigungsmittel 7 ist an der Innenseite der heckseitigen Wand 3 des Kofferraums 2 fest angesetzt. Das plattenförmige Befestigungsmittel 7 ist etwa vertikal ausgerichtet, eine Längskante des rechteckig ausgebildeten Befestigungsmittels 7 ist dem Boden 9 des Kofferraums 2 zugekehrt. An dieser Kante ist ein als Klavierband ausgebildetes Gelenk 8 angeordnet. Das Gelenk 8 ist zudem mit dem plattenförmig ausgebildeten Schwenkelement 6 verbunden. Das Schwenkelement 6 ist über das Gelenk 8 an dem Befestigungsmittel 7 angelenkt, wobei es um eine kofferraumbodennahe, horizontal durch das Gelenk 8 verlaufende und quer zur Kraftfahrzeugachse ausgerichtete Schwenkachse 11 schwenkbar ist.

Das Schwenkelement 6 liegt auf dem von dem Reserverad 10 gebildeten Bereich des Bodens 9 des Kofferraums 2 auf. Dabei ist es unterhalb einer Abdeckung 13 des Kofferraumbodens 9 angeordnet. Das Schwenkelement 6 ist rechteckig ausgebildet, es erstreckt sich über einen Teil der Breite oder über die gesamte

02.05.98

- 10 -

Breite des Kofferraums 2. An der dem Befestigungsmittel 7 abgekehrten Kante des Schwenkelementes 6 ist ein zweites, gleichfalls als Klavierband ausgebildetes Gelenk 8' angeordnet. Das Gelenk 8' ist weiterhin mit dem Gepäckaufnahmeelement 5 verbunden, das gleichfalls plattenförmig ausgebildet ist. Der Gepäckträger ist somit insgesamt plattenförmig ausgebildet. Das Gepäckaufnahmeelement 5 ist um die Schwenkachse 12, welche durch das Gelenk 8' verläuft, bezüglich des Schwenkelementes 6 schwenkbar. Das Gepäckaufnahmeelement 5 weist etwa die gleiche Breite wie das Schwenkelement 6 auf, es ist gleichfalls rechteckig ausgebildet und unterhalb der Abdeckung 13 angeordnet. Die aufsummierten Längen des Gepäckaufnahmeelementes 5 und des Schwenkelementes 6 sind kürzer als die Länge des Kofferraums 2.

In Fig. 2 ist der Gepäckträger gefaltet und steht das Gepäckaufnahmeelement 5 über die Heckseite des Kofferraums 2 nach außen vor. Es ist etwa waagerecht angeordnet und liegt auf der Ladekante 4 auf. Das Schwenkelement 6 ist in Fig. 2 parallel zum plattenförmigen Befestigungsmittel 7 ausgerichtet und an das Befestigungsmittel 7 angelegt. Das Schwenkelement 6 wurde um 90° um die Achse 11 geschwenkt und überbrückt in dieser Gebrauchsposition die Höhe der heckseitigen Wand 3. Die dem Befestigungsmittel 7 abgekehrte Längskante des Schwenkelementes 6 und das an dieser Kante befindliche Gelenk 8' sind dadurch auf Höhe der Ladekante 4 des Kofferraums 2 angeordnet. Das Gepäckaufnahmeelement 5 wurde um die Achse 12 etwa um 90° geschwenkt und ist somit auf Höhe der Ladekante 4 im rechten

298079 55

Winkel zum Schwenkelement 6 ausgerichtet.

Die Abdeckung 13 ist nach der Überführung des Gepäckaufnahmeelementes 5 aus dem Kofferraum 2 heraus wieder auf den Kofferraumboden 9 aufgelegt. In Fig. 2 ist dargestellt, daß eine Kofferraumklappe 14 bei der Anordnung des Gepäckaufnahmeelementes 5 in seiner Gebrauchslage nicht ganz geschlossen ist. An dem Gepäckaufnahmeelement 5 ist ein Haken 15 als Fixiermittel für die Kofferraumklappe 14 angeordnet. Die Kofferraumklappe 14 ist in den Haken 15 eingehängt.

Bei einer Ausbildung des Personalkraftfahrzeuges 1 als Kombi oder als Großraumfahrzeug mit einer bis zum Kofferraumboden 9 reichenden Heckklappe kann das Gepäckaufnahmeelement 5 z. B. an dem Kofferraumboden 9 schwenkbar angelenkt sein. Der Gepäckträger kann dann auch einteilig nur aus dem Gepäckaufnahmeelement 5 ausgebildet sein.

Die Fig. 3 bis 5 zeigen ein zweites Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Gepäckträgers.

Gleiche Bauelemente sind mit den gleichen Bezugszahlen bezeichnet wie in den Fig. 1 und 2.

Fig. 3 zeigt in der Draufsicht einen Gepäckträger, der eine Reserveradmulde ausfüllt. Dazu weist der Gepäckträger einen Halte- und Fixierrahmen 18 auf. Der Rahmen 18 umschließt das eigentliche Gepäckaufnahmeelement 5, welches bei dem gezeigten Ausführungsbeispiel über Eingriffsmulden bzw. -löcher 17 verfügt.

In der Fig. 4 ist gezeigt, daß das Gepäckaufnahmeelement 5 aus zwei Teilen besteht bzw. als ein Ausschub 5b in ein Grund-

02.05.95

- 12 -

element 5a einschiebbar ist. In der herausgezogenen Stellung, wie in Fig. 4 gezeigt, kann das Gepäckaufnahmeelement 5b über die Ladekante bzw. die Hinterseite eines Kraftfahrzeuges nach außen vorstehen und außerhalb dieses Kraftfahrzeuges oder sonstigen Transportmittels ein Gepäck oder eine sonstige Last aufnehmen. Das Gepäckaufnahmeelement 5b verfügt, wie in der Zeichnung angedeutet, über einen Haken 15, der hochgeklappt werden kann und zum Halten einer Kofferraumklappe bzw. eines Kofferraumdeckels dienen könnte.

Fig. 5 zeigt das Ausführungsbeispiel in einer Seitenansicht. Es ist gezeigt, daß das Gepäckaufnahmeelement 5 bzw. das im wesentlichen plattenförmige Grundelement 5a an Schwingen 16 angelenkt ist, die beispielsweise in einer Reserveradmulde im Bereich des Kofferraumbodens angeordnet sind. Mit Hilfe der Schwingen 16 kann das Gepäckaufnahmeelement 5 in eine höhere Position hochgeschwenkt werden, wobei es durch Eingriff in die Eingriffsmulden 17 erfaßt wird. In der höchsten Gebrauchsposition könnten beispielsweise die Schwingen 16 einen Winkel von über 90° zurückgelegt haben und an irgendwelche Fixierkanten anschlagen, damit das Gepäckaufnahmeelement 5 in dieser Position stabilisiert ist und sich durch Auflastung eines Gepäcks sogar noch stärker stabilisiert. In der Fig. 5 ist also eine Zwischenposition dargestellt. Es könnte allerdings auch ein Verrastungsmechanismus vorgesehen sein.

Sobald die höhere Gebrauchsposition erreicht ist, kann aus dem Grundelement 5a das eigentliche Gepäckaufnahmeelement 5b herausgezogen werden, und zwar beispielsweise über eine Ladekan-

02.05.95

02.05.98

- 13 -

te eines Kofferraumes hinweg.

Es sind auch durchaus Kombinationen der beiden in den Fig. 1 und 2 bzw. 3 bis 5 gezeigten Ausführungsbeispiele denkbar. Insbesondere wäre es denkbar, daß eine erfindungsgemäße Gepäckträgerversion weder über ein Schwenkelement 6 verfügt, noch über Schwingen 16, sondern einfach nur im wesentlichen aus einem herausziehbaren Gepäckaufnahmeelement 5b besteht, welches an irgendeinem Führungsmittel 5a entsprechend geführt ist. Eine solche einfache Version eines erfindungsgemäßen Gepäckträgers käme beispielsweise bei Transportfahrzeugen in Betracht, die nicht über eine Kofferraumklappe, sondern über eine Art Hecktür verfügen und demzufolge auch keine oder nur eine kleine Ladekan-
te aufweisen.

09.07.98

00.05.96

Ansprüche:

1. Gepäckträger für ein Kraftfahrzeug mit einem Kofferraum, vorzugsweise für ein Personenkraftfahrzeug, dadurch gekennzeichnet, daß er ein Gepäckaufnahmeelement (5) umfaßt, das aus einer Nichtgebrauchsposition in dem Kofferraum (2) des Kraftfahrzeuges (1) in eine über die Heckseite des Kofferraums (2) nach außen vorstehende Gebrauchsposition überführbar ist.

2. Gepäckträger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Gepäckaufnahmeelement (5) im Bereich des Kofferraums (2) um eine horizontale, quer zur Kraftfahrzeugachse verlaufende Achse schwenkbar anlenkbar ist.

3. Gepäckträger nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß er in wenigstens zwei Bereiche durch wenigstens eine horizontale, quer zur Kraftfahrzeuglängsachse verlaufende Achse gelenkig unterteilt ist.

4. Gepäckträger nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß ein Bereich ein Schwenkelement (6) ist, das an einer kofferraumbodennahen Schwenkachse (11) angelenkt ist und in Gebrauchsposition die Höhe einer heckseitigen Wand (3) des Kofferraums (2) bis zu einer Ladekante (4) überbrückt.

5. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Gepäckaufnahmeelement (5) in der Gebrauchsposition auf die Ladekante (4) auflegbar ist.

298079 58

6. Gepäckträger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Gepäckaufnahmeelement (5) an im Kofferraum (2) befestigbaren Schwingen (16) derart angelenkt ist, daß es von einer kofferraumbodennahen Position in eine höhergelegene Position aufwärts-schwenkbar ist.

7. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Gepäckaufnahmeelement (5) als ausziehbarer Ausschub (5b) eines Grundelementes (5a) ausgebildet ist.

8. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß das Gepäckaufnahmeelement (5) in der Nichtgebrauchsposition unmittelbar oberhalb des Kofferraumbodens (9) vorzugsweise flach, plazierbar ist.

9. Gepäckträger nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß seine Abmessungen an die Größe des Kofferraums (2) angepaßt sind.

10. Gepäckträger nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß an dem Gepäckaufnahmeelement (5) ein Fixiermittel für eine Kofferraumklappe (14) angeordnet ist.

11. Gepäckträger nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Fixiermittel ein an dem Gepäckaufnahmeelement (5) vorzugsweise schwenkbar angelenkter Haken (15) ist.

02.05.96

- 3 -

12. Gepäckträger nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Gepäkaufnahmeelement (5) eine Platte ist.

13. Gepäckträger nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß er insgesamt weitgehend plattenförmig ausgebildet ist.

14. Gepäckträger nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß er weitgehend aus Aluminium gefertigt ist.

02.05.96

02.05.98

Fig.1

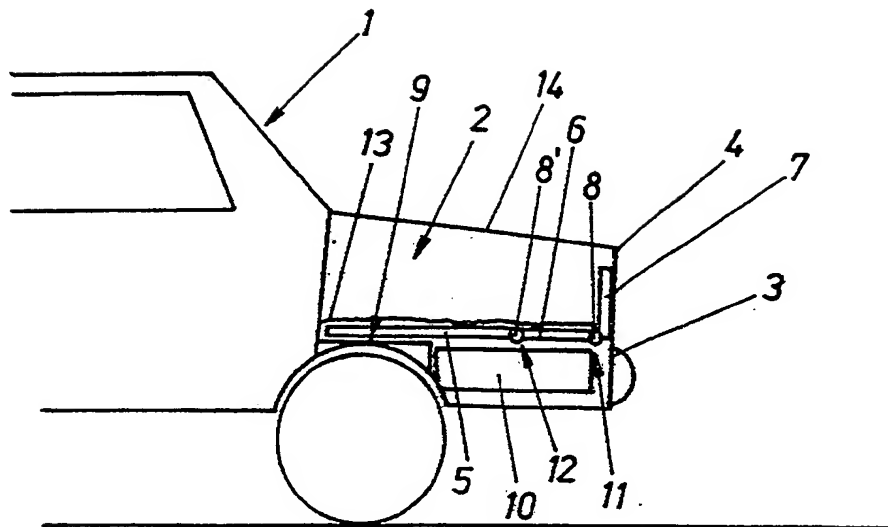
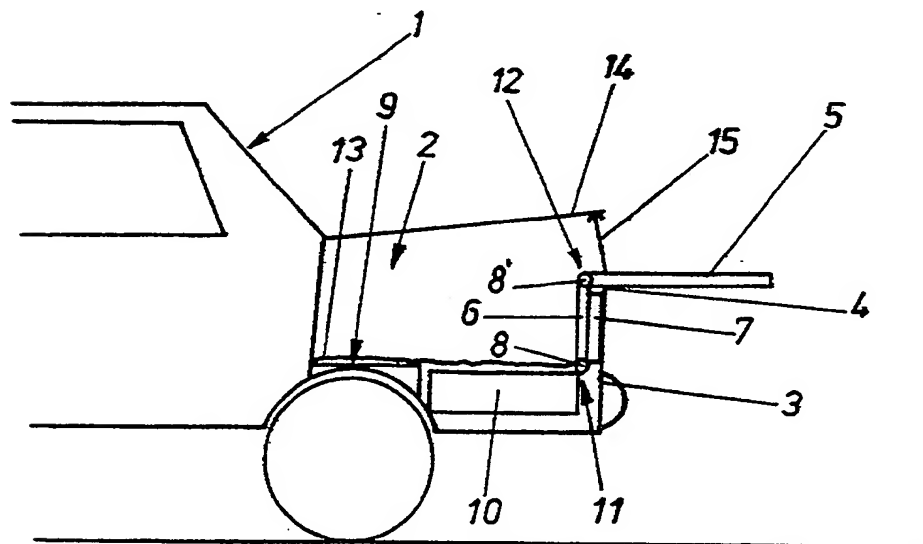


Fig2



998079 58

02.05.96

Fig.3

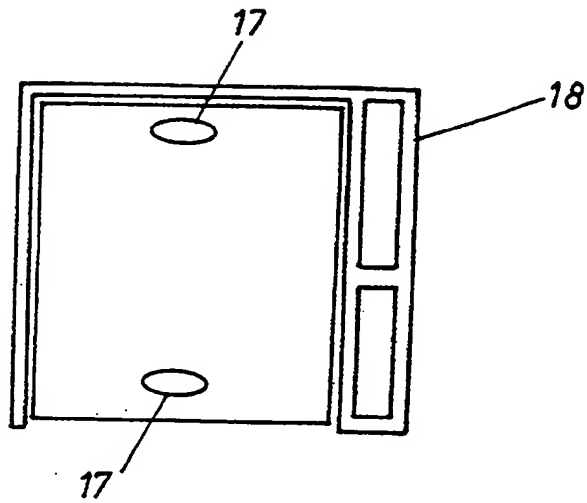


Fig.4

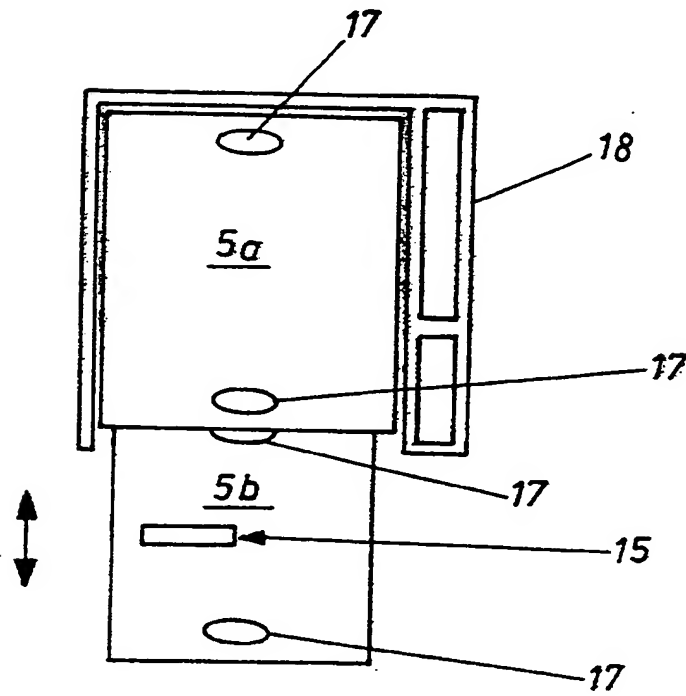
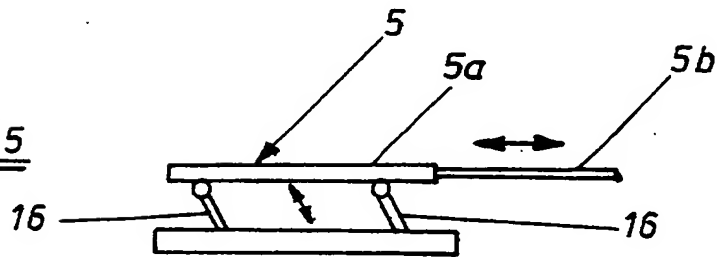


Fig.5



THIS PAGE BLANK (USPTO)